

Pneumatic tire mountable of a wheel rim and sensor net, rotation measurement unit and vehicle monitoring system for such tire

Publication number: DE10218781

Publication date: 2003-11-13

Inventor: SCHICK BERNHARD (DE)

Applicant: TUEV AUTOMOTIVE GMBH (DE)

Classification:






- **international:** **B60C11/24; B60C19/00; B60C23/04; B60C11/24; B60C19/00; B60C23/02; (IPC1-7): B60C23/00**

- **europaen:** **B60C11/24; B60C19/00; B60C23/04C**

Application number: DE20021018781 20020426

Priority number(s): DE20021018781 20020426

Also published as:

 E P1356957 (A2)
 W O03091046 (A1)
 W O03091046 (A1)
 E P1499508 (A1)
 E P1499508 (A1)

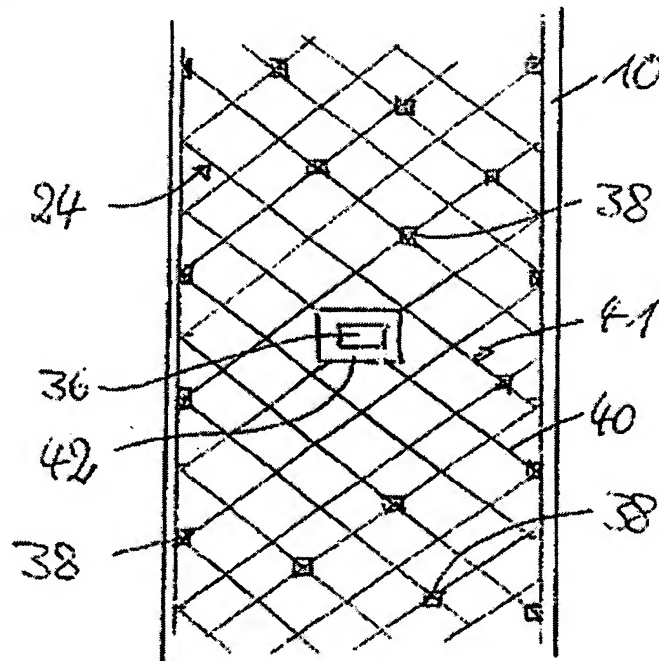
more >>

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10218781

Abstract of corresponding document: **US2003201044**

A pneumatic tire mountable of the rim of a vehicle wheel has a toroidal structure including a pair of beads for receipt on the rim of a vehicle wheel such that the pneumatic tire is secured to the vehicle wheel for rotation therewith. The pneumatic tire also includes a tread band surface at the radially outermost location of the toroidal structure for contacting a surface along which the tire rolls. A plurality of sensor elements are disposed in the tire for sensing at least one operational parameter of the tire, with at least some of the sensor elements being in sensing arrangement with the tread band surface and the sensor elements being operable to permit reading of data concerning any tire operational parameter which is sensed by the sensor elements.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 102 18 781 A 1**

⑤1 Int. Cl. 7:
B 60 C 23/00

②1 Aktenzeichen: 102 18 781.9
②2 Anmeldetag: 26. 4. 2002
④3 Offenlegungstag: 13. 11. 2003

DE 102 18 781 A 1

⑦1 Anmelder:
TÜV Automotive GmbH, 80339 München, DE

⑦4 Vertreter:
Blumbach, Kramer & Partner GbR, 81245 München

⑦2 Erfinder:
Schick, Bernhard, 76199 Karlsruhe, DE

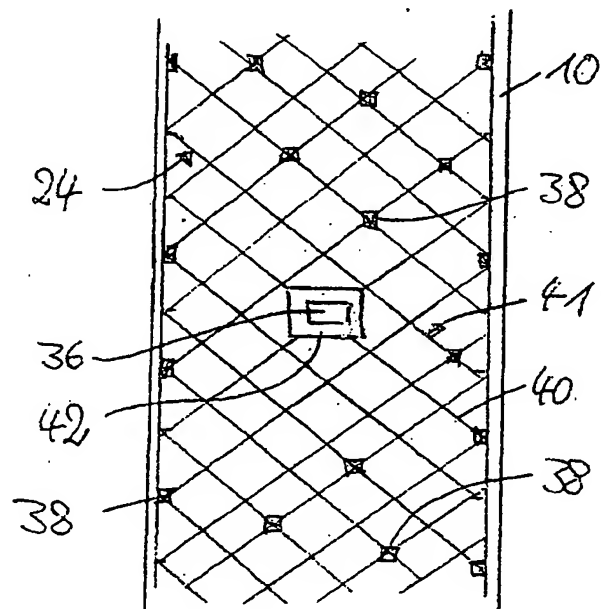
⑤6 Entgegenhaltungen:
DE 198 07 004 A1
DE 195 22 269 A1
US 63 07 477 B1
Conant, F.S.: Tire temperatures. In: Rubber chemistry and technology, April 1971, Vol. 44, No. 2, S. 397-439;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Auf einer Felge montierbarer Luftreifen, Sensornetz, Umdrehungsmesseinheit und Fahrzeugüberwachungssystem

⑤7 Ein auf einer Felge montierbarer Luftreifen ist innenseitig mit einer Mehrzahl von zumindest im Bereich der Lauffläche angebrachten Sensoreinheiten (38) zur Erfassung eines Betriebsparameters des Reifens ausgerüstet, wobei die Sensoreinheiten zum Auslesen von von ihnen erfassten Messwerten geeignet sind.



DE 102 18 781 A 1

[0001] Die Erfindung betrifft einen auf einer Felge montierbaren Luftreifen. Die Erfindung betrifft weiter ein Sensornetz zum Einvulkanisieren in einen Reifen sowie eine Umdrehungsmesseinheit zum Anbringen in einem Reifen und ein Fahrzeugüberwachungssystem.

[0002] Die Reifen der Räder vermitteln den Kontakt zwischen der Fahrbahn und dem Fahrzeug. Den Reifen kommt somit vielfältige Bedeutung zu; sie beeinflussen den Abrollkomfort, den Fahrwiderstand, die Fahrsicherheit und vieles mehr und sind daher ein für die Funktionstüchtigkeit eines Fahrzeugs entscheidendes Bauteil. Reifen unterliegen im Betrieb erheblichen Belastungen. Neben den Umwelteinflüssen durch Gase, Licht und Flüssigkeiten sowie mechanischen Beanspruchungen wie Fahrzeugbelastung, Sturz- und Spureinstellung, die Lebensdauer und das Funktionsverhalten eines Reifens der Reifenfülldruck, d. h. der innerhalb des Reifens herrschende Luftdruck, von maßgeblicher Bedeutung. Insbesondere zu geringer Luftdruck führt zu übermäßiger Walkarbeit des Reifens, wodurch sich die Reifentemperatur insbesondere im Bereich der Reifenschulter erhöht. Eine hohe Temperatur schädigt nicht nur den Reifengummi selbst, sondern auch dessen Verbindung mit der Karkasse und weiteren Reifeneinlagen, beispielsweise einem Gürtel. Insgesamt ist wichtig, daß die reifenbedingte Verlustleistung, die sich neben mechanischer Beanspruchung auch in erhöhter Reifentemperatur zeigt, klein bleibt.

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Möglichkeit anzugeben, mit der die Funktionszuverlässigkeit eines auf einer Felge montierbaren Luftreifens erfasst werden kann.

[0004] Der Anspruch 1 kennzeichnet eine grundsätzliche Lösung dieser Aufgabe. Dadurch, daß in dem Reifen eine Mehrzahl von Sensoren angeordnet sind, können Betriebsparameter des Reifens, wie Temperatur, Druck, mechanische Beanspruchung usw. erfasst werden und stehen für eine Auswertung zur Verfügung, die nicht nur Schlüsse auf den Reifen selbst, sondern auch auf Betriebsparameter des Fahrzeugs zulassen.

[0005] Die Unteransprüche 2 bis 11 sind auf vorteilhafte Ausgestaltungen des Luftreifens gemäß dem Anspruch 1 gerichtet.

[0006] Der Anspruch 12 kennzeichnet ein Sensornetz, mittels dessen die Mehrzahl von Sensoren (38) in einfacher und sicherer Weise im Reifen anbringbar ist.

[0007] Der Anspruch 13 ist auf eine Umdrehungsmesseinheit gerichtet, die in den Reifen integriert Auskunft über die Laufstrecke des Reifens zulässt, auch wenn der Reifen an verschiedenen Fahrzeugen verwendet wurde.

[0008] Der Anspruch 14 kennzeichnet den grundsätzlichen Aufbau eines Fahrzeugüberwachungssystems, das die von den in dem Reifen angebrachten Sensoren ermittelten Daten nutzt.

[0009] Die Erfindung ist für auf eine Felge montierbare Luftreifen aller Arten von Fahrzeugen, auch von Flugzeugen, geeignet.

[0010] Die Erfindung wird im folgenden anhand schematischer Zeichnungen beispielsweise und mit weiteren Einzelheiten erläutert.

[0011] Es stellen dar:

[0012] Fig. 1 einen Querschnitt durch die obere Hälfte eines Fahrzeugreifens sowie Teile eines Fahrzeugüberwachungssystems,

[0013] Fig. 2 schematisch eine Möglichkeit, Daten vom Reifen auszulesen,

[0014] Fig. 3-5 Aufsichten auf Teile eines abgewickelten Sensornetzes,

[0015] Fig. 6 schematisch einen Sensor,

[0016] Fig. 7 schematisch eine autarke Sensoreinheit.

[0017] Fig. 1 zeigt einen Querschnitt durch einen Reifen in Radialbauweise, der eine Karkasse 4 aufweist, die beispielsweise aus zwei radial verlaufenden Lagen aus Rayonfäden zusammengesetzt ist und radial einwärts in Wülsten 6 endet. Zur Stabilisierung der Wülste 6 sind in deren radial innere Endbereiche Kerne 8 eingelagert. Auf dem radial äußeren Bereich der Karkasse 4 ist ein Gürtel 10 angeordnet, der beispielsweise aus zwei gekreuzten Lagen von Stahlfäden und zwei umlaufenden Lagen von Nylonfäden besteht. Über die Karkasse bzw. den Gürtel 10 ist eine Gummischicht 12 vulkanisiert, die im radial äußeren Bereich den Laufstreifen 14 bildet und im seitlichen Bereich verhältnismäßig dünne Seitenwände 16 bildet. Die Wülste 6 sind in Schultern 18 einer Felge 20 aufgenommen, die wiederum einteilig mit einer nicht dargestellten Radschüssel verbunden ist. Bei dem Reifen handelt es sich um eine luftdichte Konstruktion, so daß das Reifeninnere über ein in die Felge eingesetztes Ventil 22 mit Druckluft beaufschlagt werden kann.

[0018] Die beschriebene Reifenkonstruktion ist an sich bekannt und wird daher nicht weiter erläutert. Die Konstruktion ist nur beispielsweise. Die Erfindung kann auch für Reifen abgeänderter Bauart verwendet werden.

[0019] Erfindungsgemäß ist zwischen dem Gürtel 10 und der Karkasse 4 ein Sensornetz 24 angeordnet, beispielsweise einlamiert oder einvulkanisiert, das in Fig. 1 nicht dargestellte Sensoreinheiten enthält. Die Sensoreinheiten können im dargestellten Beispiel mittels einer fahrzeugfesten Antenne 26 ausgelesen werden, die an ein Steuergerät 28 angeschlossen ist, das weitere, mit Fahrzeugsensoren oder anderen Steuergeräten verbundene Eingänge 30, Ausgänge 32 und eine an ein Bussystem angeschlossene Datenleitung 34 aufweisen kann.

[0020] Fig. 2 zeigt schematisch drei in einem Kotflügel eines Fahrzeugs in Umfangsrichtung beabstandet angeordnete und erforderlichenfalls auch in Querrichtung des Fahrzeugs zueinander versetzte Antennen 26, die mit wenigstens einem im Sensornetz 24 enthaltenen oder mit einem an einen Knoten des Sensornetzes angeschlossenen Transponder 36 kommunizieren. Je nach Anordnung des oder der Transponder können mehr oder weniger fahrzeugfeste Antennen vorgesehen sein.

[0021] Die Fig. 3 bis 5 zeigen von der Reifeninnenseite her Aufsichten auf das Sensornetz 24 mit dem darunter befindlichen Gürtel 10.

[0022] Bei der Ausführungsform gemäß Fig. 3 sind in dem Sensornetz 24 enthaltene Sensoreinheiten 38 über je eine Leitung 40 mit einem Knoten 42 verbunden, der den Transponder 36 enthält.

[0023] Bei der Ausführungsform gemäß Fig. 4 sind jeweils mehrere, in Reihe hintereinander angeordnete Sensoren 38 über je eine gemeinsame Leitung 40 mit dem Transponder 36 verbunden.

[0024] Fig. 5 zeigt eine Ausführungsform, bei der die Leitungen 40 ein rautenförmiges Netz 41 bilden, das an den Knoten 42 mit dem Transponder 36 angeschlossen ist.

[0025] Die fadenartigen Leitungen 40 bestehen vorteilhafterweise aus Stahlseil, Carbon, Leitplastik und anderen, beispielsweise aus der Raumfahrt bekannten elektrischen Leitern, die zur notwendigen Isolierung und Zugentlastung mit weiteren Materialien oder Fasern kombiniert sind, beispielsweise Carbon, Aramid, Stahlseil-Kunststoff, Leitplastik-Keramikfaser usw., wobei die Verbundwerkstofffäden bzw. Leitungen chemikalien- und hitzebeständig sein müssen, um beim Vulkanisieren des Reifens nicht beschädigt zu werden, und mechanische Eigenschaften aufweisen müssen, die den

Beanspruchungen im Betrieb des Reifens standhalten.

[0026] Je nach Datenverarbeitungstechnik ist jede Sensoreinheit 38 über eine oder mehrere elektrisch voneinander isolierte Leitungen mit dem zentralen Knoten 42 verbunden oder werden von den einzelnen Sensoreinheiten Leitungen gemeinsam benutzt, wenn die Sensoreinheiten beispielsweise über eigene Prozessoren verfügen und in Multiplex- bzw. Bustechnik einzeln vom Transponder 36 abgefragt werden können. Innerhalb des Leiter- bzw. Fadennetzes 41 können somit beispielsweise die Schaltungsanordnungen der Fig. 2 oder 3 realisiert werden.

[0027] Je nach gewünschter Anzahl der Sensoren bzw. Bestückung des Reifens mit Sensoreinheiten wird aus den notwendigen Leitern 40 ein Leiter- bzw. Fadennetz 41 hergestellt, das mit den Sensoreinheiten 38 bestückt das Sensornetz 24 bildet, das zwischen dem Gürtel 10 und der Karkasse 4 angeordnet und bei der Herstellung des Reifens einvulkanisiert wird. Die Breite des Sensornetzes 24, die in Fig. 1 etwas größer als die der Karkasse 10 ist, kann je nach erwünschten Sensoreinheiten bis in die Seitenwände 16 hineinreichen oder den Gürtel 10 nicht vollständig überdecken. Ebenso muss sich das Sensornetz 24 nicht zwingend um den gesamten Umfang des Reifens (in dessen Laufrichtung gesehen) erstrecken. Die einzelnen Fäden des Netzes können mehradrig ausgeführt sein. Eine Masse für alle Sensoreinheiten 38 und den Transponder 36 kann durch die Stahllage des Gürtels 10 gebildet sein, mit der jede Sensoreinheit und dem Transponder 36 leitend verbunden werden. In der dargestellten Ausführungsform bildet der Knoten 42 beispielsweise ein Grundsubstrat mit Leiterbahnen zum Anschluss der Leiter 40 und der auf das Grundsubstrat aufgebrachten Elemente des Transponders, wie Prozessor, Speicher, Antenne und ggfs. Energieversorgung. Je nach Konstruktion können mechanisch stabile Fäden sich durch das ganze Substrat hindurcherstrecken oder mit Dehnelementen zur Kraftmessung verbunden sein, die in das Substrat integriert sind.

[0028] Die Sensoreinheiten 38 können je nach zu ermittelnden physikalischen Größen bzw. Betriebsparametern des Reifens unterschiedlichster Art sein. Die Sensoreinheiten 38 können mehrere Sensorelemente enthalten, beispielsweise eines zur Messung der Temperatur, eines zur Messung des Reifenluftdrucks, eines zur Messung des vom Gürtel her wirkenden Druckes sowie Dehnungsmesszellen zur Messung der von den Fäden her wirkenden Kräfte oder Dehnungen (Fig. 5), die ein Maß für die jeweils lokale Dehnung der Reifenstruktur sind.

[0029] Durch eine ausreichend feine Verteilung der Sensoreinheiten über die Reifenaufstandsfläche (Latschfläche) liegen die Informationen in einer Form vor, die eine Darstellung der jeweiligen gemessenen Größe über die jeweilige Fläche zulässt. Diese Darstellungen können, wie nachfolgend erläutert werden wird, in vielfältiger Weise genutzt werden.

[0030] Druckmessungen können beispielsweise mittels druckempfindlicher Folien oder Mikromesszellen mit Piezoelementen oder Kondensatoren erfolgen. Dehnungen der Reifenstruktur lassen sich mit dehnungsempfindlichen Folien oder Mikromesszellen (piezoelektrisch oder nach dem Kondensatorprinzip) messen. Die Temperaturverteilung kann in ähnlicher Weise piezoelektrisch, mittels Widerstandsmesselementen usw. erfolgen. Die Messprinzipien sind an sich bekannt und werden daher nicht erläutert.

[0031] Fig. 6 zeigt schematisch eine Sensoreinheit 38 mit einem Temperaturmesselement 44, einem Druckmesselement 46 und zwei senkrecht zueinander angeordneten Dehnungsmesselementen 48 und 50.

[0032] Für die Übertragung der von den Sensoreinheiten 38 erfassten Daten gibt es unterschiedlichste Möglichkeiten.

Eine vorteilhafte Möglichkeit besteht darin, die Daten über den Transponder 36 zu übertragen, der dem Knoten 42 zugeordnet ist, mit dem die Sensoreinheiten 38 verbunden sind. Der Transponder 36 wird jeweils, wenn er sich an einer der Antennen 26 vorbeibewegt, induktiv mit Strom versorgt. Es versteht sich, dass der Transponder 36 dazu vorteilhafterweise nicht unmittelbar unter dem Gürtel 10, sondern seitlich neben dem Gürtel angeordnet ist, so dass er gegenüber der oder den Antennen 26 nicht abgeschirmt ist. Die Datenübertragung vom Transponder 36 über die Antenne bzw. Antennen 26 zum Steuergerät 28 kann online erfolgen, indem jeweils eine der Sensoreinheiten ausgelesen wird; in einem anderen Verfahren werden in einem vom Prozessor des Transponders gesteuerten Speicher die Daten der einzelnen Sensoreinheiten zyklisch eingelesen, zwischengespeichert und dann ausgelesen, beispielsweise nach einem Sample-and-Hold-Verfahren. Das Auslesen der Sensoreinheiten kann Zeit- oder drehzahlgesteuert erfolgen. Transponder und die damit zusammenhängenden Übertragungstechniken sind an sich bekannt, so dass diese nicht im einzelnen erläutert werden.

[0033] Beispielsweise kann bei jeder Radumdrehung ein Temperaturwert, Druckwert, eine Dehnung usw. eines Sensors ausgelesen werden, so dass sich nach einer entsprechenden Anzahl von Umdrehungen ein vollständiges Bild des Reifens ergibt. Je nach verfügbarer Datenverarbeitungskapazität können mehrere, den einzelnen in ihrer Lage bekannten Sensoreinheiten zugeordnete Messwerte gleichzeitig ausgelesen werden, so daß sich ein vollständiges Bild (Footprint) des Reifens rasch ergibt. Dabei können wenig dynamische Größen, wie Temperaturen mit geringerer Folgefrequenz ausgelesen werden als sich rasch verändernde Größen, wie beispielsweise Druck- und Dehnungsverteilung. Es versteht sich, dass Temperatursensorelemente vor allem in dem Randbereich des Gürtels 10 in der Reifenschulter angeordnet sind, da dies diejenige Stelle des Reifens ist, an der bei geringem Luftdruck oder zu hohen Belastungen die höchsten Temperaturen auftreten, die den Reifen möglicherweise schädigen.

[0034] Das Auslesen der Daten über einen Transponder, der durch entsprechende elektronische Ausrüstung (Speicher, Prozessor) über Datenverarbeitungskapazität erfolgt, ist nicht zwingend. Die einzelnen Sensorelemente können beispielsweise Schwingkreise mit sensorspezifischen Resonanzfrequenzen aufweisen, so daß die Sensoren frequenzspezifisch unmittelbar ausgelesen werden können. Das Messsignal kann durch die Verstimmung der Resonanzfrequenz gegeben sein oder durch eine Modulation der Resonanzfrequenz. Bei dieser Art von Datenübertragung sind der zentrale Knoten 42 mit dem ihm zugeordneten zentralen Transponder 36 nicht erforderlich.

[0035] Das Faden- bzw. Leitungsnetz 41 ist nicht zwingend. Bei der zunehmenden Miniaturisierung von Transpondern, in die Sensorelemente integriert sind und die insgesamt biegsam bzw. flexibel sind, und den niedrigen Kosten ist es möglich, eine Vielzahl einzelner Sensoreinheiten mit integrierten Transpondern sowie ggfs. zusätzlicher eigener Energieversorgung im Reifen an zweckentsprechenden Stellen anzuordnen und berührungsfrei auszulesen. Solche biegsamen Kunststoff-Chips mit ausreichender Temperaturfestigkeit sind beispielsweise in dem Artikel von F. Müller "Polytronic: Chips von der Rolle", Fraunhofer Magazin 4, 2001, S. 8-12, beschrieben. Solche Chips können einzeln in den Reifen eingebracht werden, oder als vorgefertigte Baugruppe an einem Fadennetz angeordnet.

[0036] Die in der geschilderten Messtechnik gewonnenen Daten des infolge der in ihm verteilten Sensoreinheiten "intelligenten" Reifen lassen sich in vielfältiger Weise auswer-

ten. Das Steuergerät weist dazu einen Mikroprozessor und Seichereinheiten auf so daß der Betrieb einer in ihm enthaltenen Ausleseeinheit und Auswerteinheit gesteuert wird und Ergebnisse an einer Anzeigeeinheit angezeigt werden. Der Temperaturverlauf des Reifens kann gespeichert werden, wobei für die Lebensdauer bzw. Schädigung des Reifens entscheidend ist, wie lange an einer Stelle der Reifenschulter eine über einem Schwellwert liegende Temperatur vorhanden ist. Aus unzulässig hoher Temperatur kann auf unzureichenden Luftdruck im Reifen geschlossen werden. In Kombination mit der mechanischen Beanspruchung des Reifens, beispielsweise der Dehnung bzw. Verformung in der Ebene der Lauffläche kann auf falsche Sturz- und Spurwerte des Fahrzeugs geschlossen werden, so daß vom Steuergerät eine entsprechende Fehleranzeige erfolgt. Auch aus Unsymmetrie der Temperaturverteilung können Rückschlüsse auf fehlerhafte Fahrzeugzustände geschlossen werden, beispielsweise lokale heiße Anströmung durch eine defekte Abgasanlage, falsche Achseinstellungen usw.. Der Footprint der Dehn- und/oder Druckverteilung innerhalb der Reifenaufstandsfläche, (aus Reifenlatsch) erlaubt Aussagen über die übertragbaren Reibungskräfte (längs und quer), die Achseinstellungen, das Verschleiß-, Rollwiderstands-, Aquaplanungsverhalten usw.. Neben der Diagnosemöglichkeit (z. B. Achseinstellungen, Lagerdefekte usw.) können ausgewertete Druckschwankungen auch eine Aussage über mechanische Reifendefekte ermöglichen.

[0037] Zusätzlich lassen sich die ermittelten Werte, ggf. unter Berücksichtigung der über die Eingänge 30 dem Steuergerät 28 zugeführten Fahrzeuggeschwindigkeit und der augenblicklichen Motorleistung Fahrzeugregel- und Warnsystemen zuführen, beispielsweise einem Fahrstabilitätssystem oder einem Komfortsystem, das adaptive Hydrolager entsprechend dem Strassen- und Fahrzeugzustand einstellt. [0038] Insgesamt eröffnet die Erfindung nicht nur die Möglichkeit, die statischen und dynamischen Beanspruchungen des Reifens zu erfassen, sein Verlustleistung zu ermitteln; die Funktionstüchtigkeit des Reifens zu überwachen und seine Lebensdauer zu prognostizieren, sondern auch die Möglichkeit, aus der Auswertung der erfassbaren detaillierten Reifendaten auf Fehler am Fahrzeug zu schließen und deren Zustand zu überwachen.

[0039] Fig. 7 stellt eine autarke Umdrehungsmesseinheit 52 dar, die in das Sensornetz 24 integriert werden kann oder eigenständig in den Reifen einvulkanisiert wird. Die Umdrehungsmesseinheit 52 enthält ein Sensorelement 54, das bei jeder Reifenumdrehung ein Signal abgibt. Das Sensorelement 54 kann beispielsweise ein Piezoelement enthalten, gegen das bei sich drehendem Reifen eine träge Masse mit schwankender Kraft drückt, so daß ein am Sensorelement 54 abgreifendes Spannungssignal schwankt. Das Ausgangssignal des Sensorelements 54 lässt sich zur Energieversorgung auswerten, welche Energie in einer Energieversorgungseinheit 56 entsprechend aufbereitet wird, und läßt sich weiter zur Erzeugung eines in die Umdrehungen des Reifens integrierenden Signals nutzen, indem jede durch eine Umdrehung bedingte Schwankung des Ausgangssignals des Sensorelements 54 einen Zählstand einer Speichereinheit 58 um Eins erhöht.

[0040] Mit der in dem Reifen integrierten autarken Umdrehungsmesseinheit 52 wird erreicht, daß der Reifen selbst ein Signal enthält, das unabhängig davon, an welchen Fahrzeugen der Reifen genutzt wurde, die Anzahl der Umdrehungen angibt, die der Reifen zurückgelegt hat. Der Zählstand der Speichereinheit 58 kann dazu in Werkstätten ausgelesen werden. Für Manipulationssicherheit ist ein Rücksetzen der Speichereinheit 58 nicht oder nur besonders autorisierten Stellen möglich.

[0041] Alternativ kann die Umdrehungsmesseinheit in ein felgenfestes Ventil (z. B. Ventil 22 in Fig. 1) integriert werden.

[0042] Ähnlich wie die Umdrehungsmesseinheit 52 können auch die Sensoren 38 und/oder der Transponder 43 mit aus der Umdrehung des Reifens erzeugter Energie versorgt werden. Weiter können Speicherelemente vorgesehen sein, in denen bestimmte, für den Zustand des Reifens kritische Größen im Reifen selbst gespeichert sind, so dass eine Qualitätsüberwachung des Reifens, beispielsweise Flankenschädigung oder mechanische Überbeanspruchung am Reifen selbst durch Auslesen der entsprechenden Datenspeicher erkannt werden kann.

BEZUGSZEICHENLISTE

- 4 Karkasse
- 6 Wulst
- 8 Kern
- 10 Gürtel
- 12 Gummischicht
- 14 Laufstreifen
- 16 Seitenwand
- 18 Schulter
- 20 Felge
- 22 Ventil
- 24 Sensornetz
- 26 Antenne
- 28 Steuergerät
- 30 Eingänge
- 31 Ausgänge
- 34 Datenleitung
- 36 Transponder
- 38 Sensoreinheit
- 40 Leitung
- 41 Fadennetz
- 42 Knoten
- 44 Temperaturmesselement
- 46 Druckmesselement
- 48 Dehnmesselement
- 50 Dehnmesselement
- 52 Umdrehungsmesseinheit
- 54 Sensorelement
- 56 Energieversorgungseinheit
- 58 Speichereinheit

Patentansprüche

1. Auf einer Felge montierbarer Luftreifen, welcher Luftreifen innenseitig eine Mehrzahl von zumindest im Bereich der Lauffläche angebrachten Sensoreinheiten (38) zu Erfassung wenigstens eines Betriebsparameters des Reifens aufweist, wobei die Sensoreinheiten (38) zum Auslesen von von ihnen erfassten Messwerte geeignet sind.
2. Luftreifen nach Anspruch 1, wobei die Sensoreinheiten (38) an einem Fadennetz (41) befestigt sind, das in den Reifen einvulkanisiert ist.
3. Luftreifen nach Anspruch 2, wobei die Fäden (40) des Netzes (41) elektrisch leitend sind und zum Anschluss der Sensoreinheiten (38) an eine Zentraleinheit (42, 43) dienen.
4. Luftreifen nach Anspruch 3, wobei das Netz (41) innenseitig über einem Gürtel (10) des Reifens angeordnet ist und der Gürtel eine Masseverbindung zwischen den Sensoreinheiten (38) und der Zentraleinheit (42, 43) bildet.
5. Luftreifen nach Anspruch 3 oder 4, wobei die Ver-

bindung zwischen der Zentraleinheit (42, 43) und den Sensoreinheiten (38) derart ausgebildet ist, dass die Sensoreinheiten von der Zentraleinheit einzeln ansprechbar sind.

6. Luftreifen nach einem der Ansprüche 3 bis 5, wobei die Zentraleinheit (42, 43) einen Speicher enthält, in dem Messwerte der Sensoreinheiten (38) speicherbar sind.

7. Luftreifen nach einem der Ansprüche 3 bis 6, wobei die Zentraleinheit (42, 43) einen Transponder (43) enthält.

8. Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, wobei wenigstens eine der Sensoreinheiten (38) mit einem Transponder zu einer integrierten Funktionseinheit zusammengefasst ist.

9. Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, wobei die Sensoreinheiten (38) wenigstens eine der Größen Temperatur, Druck und mechanische Belastung erfassen.

10. Luftreifen, enthaltend eine Umdrehungsmesseinheit (52), welche die Umdrehung des Reifens erfasst und ein Speicherelement (58) zur Speicherung der Zahl der Umdrehungen, die der Reifen hinter sich hat, aufweist.

11. Luftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 10, wobei ein Energieerzeugungselement (54) vorgesehen ist, das aus der Umdrehung des Reifens elektrische Energie erzeugt.

12. Sensornetz zum Einvulkanisieren in einen Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, enthaltend ein Fadennetz (41), das in einen Reifen unter zumindest teilweiser Abdeckung eines Reifengürtels (10) einvulkanisierbar ist, an dem Sensoren (38) befestigt sind.

13. Umdrehungsmesseinheit zum Anbringen in einem Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, enthaltend einen Umdrehungssensor (54), einen Speicher (58) zum Speichern der vom Umdrehungssensor erfassten Umdrehungen und ein Energieerzeugungselement (54, 56) zum Erzeugen elektrischer Energie aus der Umdrehung des Reifens.

14. Fahrzeugüberwachungssystem, enthaltend einen Reifen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, sowie ein Steuergerät (28) mit einer Ausleseeinheit zum Auslesen der von den Sensoren (38) gelieferten Daten, einer Auswerteeinheit, welche die Daten nach vorbestimmten Algorithmen auswertet, und einer Anzeigeeinheit, die aus den Daten ermittelte Zustände anzeigt.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

50

55

60

65

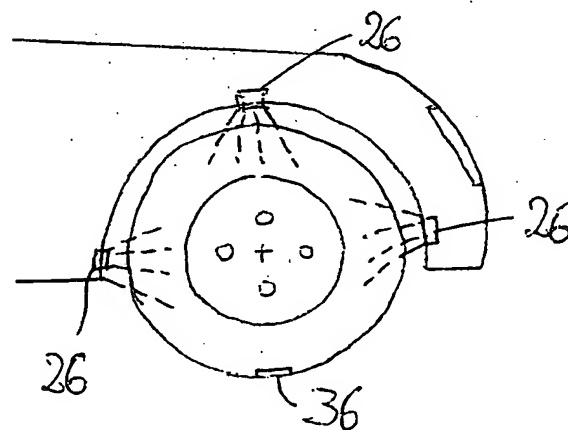
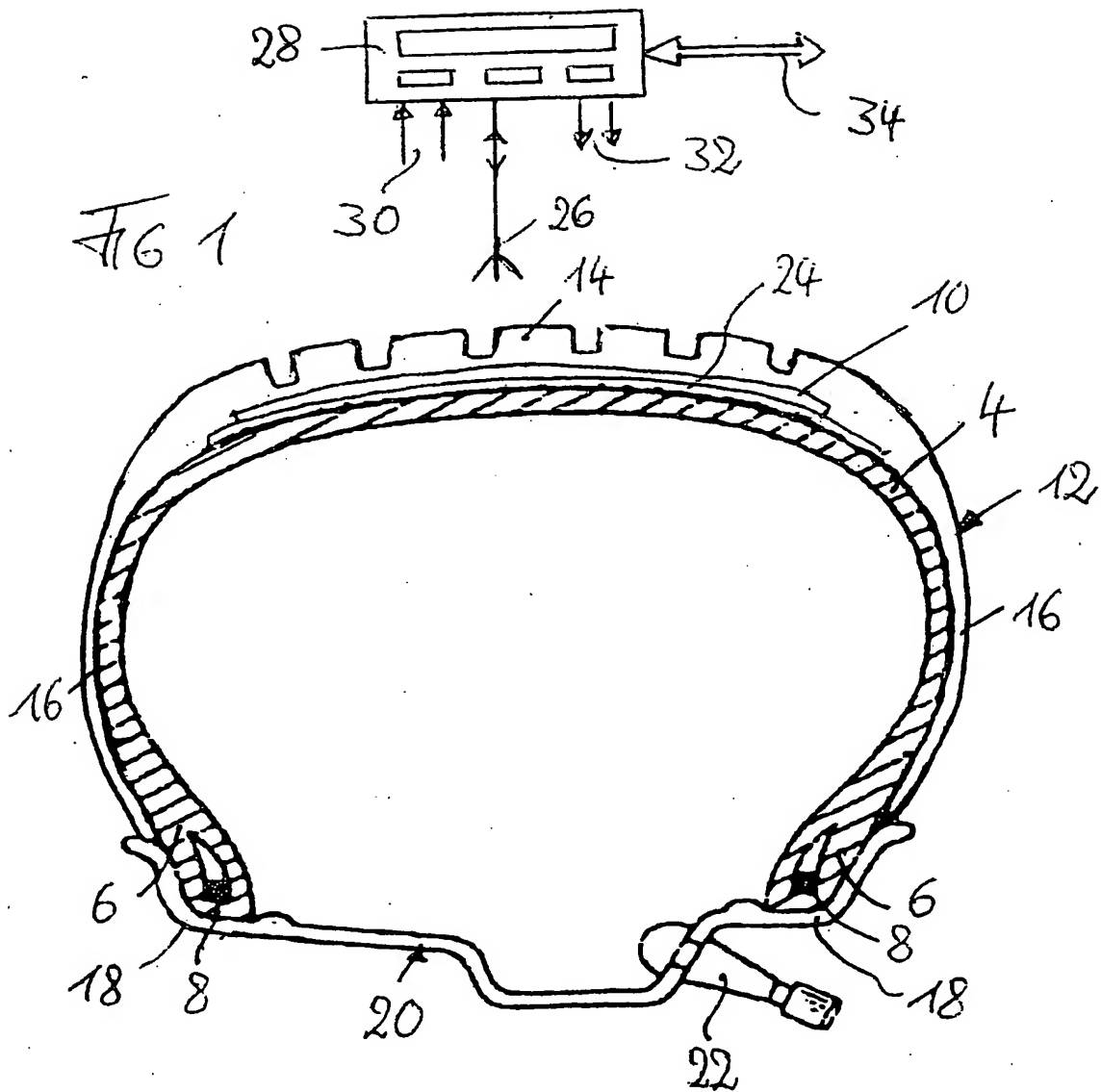


FIG 3

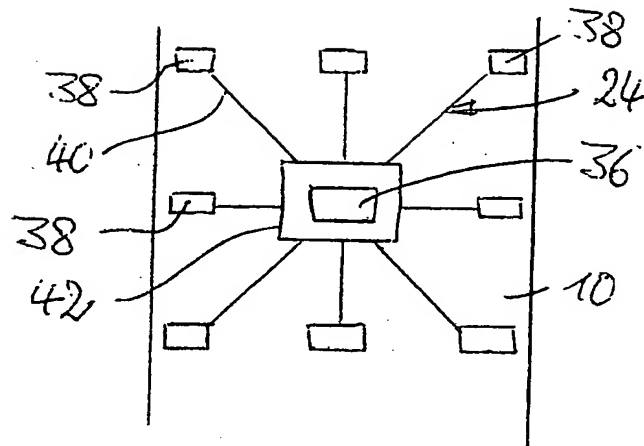


FIG 4

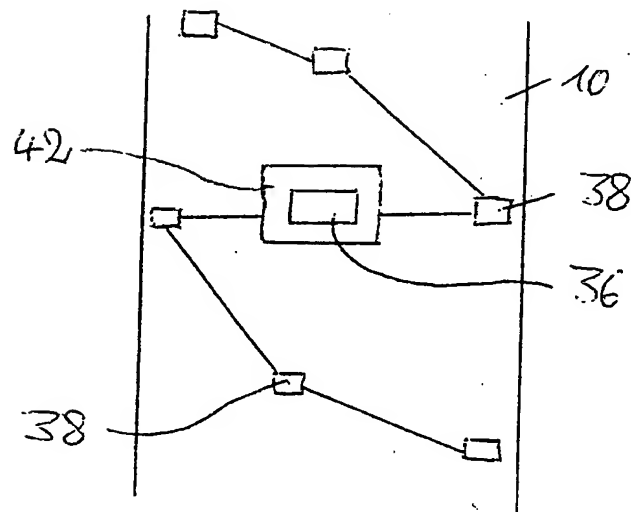


Fig 5

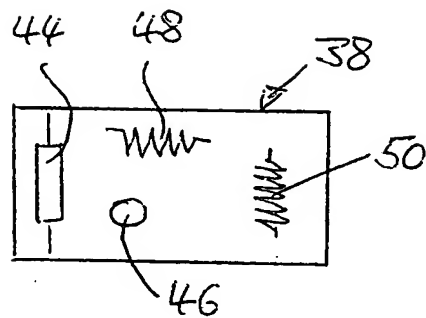
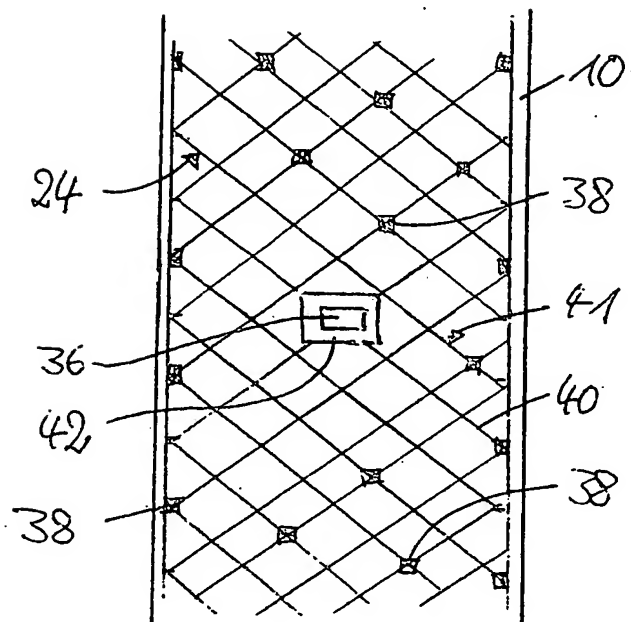


Fig 6

Fig 7

